



Rat der
Europäischen Union

057423/EU XXVI. GP
Eingelangt am 12/03/19

Brüssel, den 11. März 2019
(OR. en)

7371/19
ADD 1

CLIMA 73
ENV 276
TRANS 187
MI 248
ENT 68
DELECT 52

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	7. März 2019
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.:	C(2019) 1710 final - Annex
Betr.:	ANHANG der DELEGIERTEN VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION zur Änderung der Anhänge I und II der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Überwachung der CO ₂ -Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge, deren Typgenehmigung in einem Mehrstufenverfahren erfolgt

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2019) 1710 final - Annex.

Anl.: C(2019) 1710 final - Annex

Brüssel, den 7.3.2019
C(2019) 1710 final

ANNEX

ANHANG

der

DELEGIERTEN VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

zur Änderung der Anhänge I und II der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Überwachung der CO₂-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge, deren Typgenehmigung in einem Mehrstufenverfahren erfolgt

ANHANG

Die Anhänge I und II der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 werden wie folgt geändert:

- (1) In Anhang I wird unter Nummer 1 Buchstabe c folgender Absatz angefügt:
„Bei unvollständigen Mehrstufenfahrzeugen gemäß Anhang II Teil A Nummer 1a wird die Kontrollmasse (M_{mon}) anstatt des Werts M verwendet. Die Kontrollmasse wird nach folgender Formel berechnet:

$$M_{\text{mon}} = MRO_{\text{base}} \times B_0$$

Dabei gilt:

MRO_{base} und B_0 sind in Anhang II Teil A Nummer 1a.1 Buchstabe a definiert.“

- (2) Anhang II Teil A wird wie folgt geändert:

- (a) Nummer 1.2 wird mit Wirkung vom 1. Januar 2021 gestrichen;
(b) die folgenden Nummern 1a, 1a.1, 1b und 1c werden eingefügt:

„1a. Gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelte spezifische CO₂-Emissionen von Mehrstufenfahrzeugen der Klasse N₁

Ab dem 1. September 2019 bestimmt der Hersteller für jedes unvollständige Basisfahrzeug der Klasse N₁, das gemäß der Richtlinie 2007/46/EG einem Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahren unterzogen wird, die spezifischen CO₂-Emissionen dieses Basisfahrzeugs (im Folgenden „CO₂-Kontrollemissionen“) gemäß der unter Nummer 1a.1. festgelegten Methode und meldet sie der Kommission.

Die Kommission verwendet die CO₂-Kontrollemissionen des unvollständigen Basisfahrzeugs, die gemäß Absatz 1 gemeldet wurden, um die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen des Herstellers des Basisfahrzeugs für das Kalenderjahr zu ermitteln, in dem das vervollständigte Mehrstufenfahrzeug zugelassen wurde, es sei denn, die Bedingungen gemäß Nummer 1b sind erfüllt.

Für die Zwecke der Überwachung der CO₂-Emissionen werden für vervollständigte Basisfahrzeuge die CO₂-Emissionen und die Masse dieses Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand verwendet.

1a.1 Berechnung der spezifischen CO₂-Emissionen des unvollständigen Basisfahrzeugs

Der Hersteller des Basisfahrzeugs berechnet den Wert der CO₂-Kontrollemissionen eines unvollständigen Basisfahrzeugs gemäß der in Anhang XXI Unteranhang 7 Nummern 3.2.3.2 oder 3.2.4 der Verordnung (EU) 2017/1151 festgelegten Interpolationsmethode abhängig von der Methode, die für die Typgenehmigung des Basisfahrzeugs hinsichtlich der Emissionen verwendet wurde, wobei die Begriffsbestimmungen der genannten Nummer mit folgenden Ausnahmen gelten:

- (a) Masse des Einzelfahrzeugs

Der in Anhang XXI Unteranhang 7 Nummern 3.2.3.2.2.1. und 3.2.4.1.1.1 der Verordnung (EU) 2017/1151 aufgeführte Begriff „ TM_{ind} “ wird durch die Standardmasse des Basisfahrzeugs (DM_{base}) oder gegebenenfalls die

Prüfmasse des Fahrzeugs mit niedrigem Wert (TM_L) beziehungsweise des Fahrzeugs mit hohem Wert (TM_H) ersetzt.

DM_{base} wird nach folgender Formel berechnet:

$$DM_{base} = MRO_{base} \times B_0 + 25 \text{ kg} + M_{VL}$$

Dabei ist

MRO_{base} die gemäß Anhang XXI Nummer 3.2.5 der Verordnung (EU) 2017/1151 definierte Masse des Basisfahrzeugs in fahrbereitem Zustand

B_0 der Massewert von 1,375

M_{VL} die für die Beladung des Fahrzeugs repräsentative Masse, d. h. 28 % der Tragfähigkeit des Fahrzeuges, die der technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand, abzüglich der mit B_0 multiplizierten Masse des Basisfahrzeugs in fahrbereitem Zustand sowie abzüglich 25 kg entspricht.

Der Wert B_0 wird als gewichteter Durchschnitt des Verhältnisses der Summe der Masse der unvollständigen Basisfahrzeuge in fahrbereitem Zustand für alle in dem Kalenderjahr zugelassenen Mehrstufenfahrzeuge und der Standardmasse, die gemäß Anhang XII Abschnitt 5 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 berechnet wird, zur Masse der Basisfahrzeuge in fahrbereitem Zustand für alle Mehrstufenfahrzeuge, die in den Kalenderjahren 2015, 2016 und 2017 zugelassen wurden, berechnet.

Der Wert B_0 wird bis zum 31. Oktober 2021 auf der Grundlage der relevanten Massewerte der in den Kalenderjahren 2018, 2019 und 2020 zugelassenen Mehrstufenfahrzeuge angepasst und nach folgenden Formeln berechnet:

Formel 1:

$$A_y = \frac{\sum_{i=1}^n Mf_i}{\sum_{i=1}^n Mb_i}$$

Dabei ist

A_y der gewichtete Durchschnitt des Verhältnisses zwischen M_{fi} und M_{bi}

M_{fi} die definierte Masse des Basisfahrzeugs in fahrbereitem Zustand, zuzüglich der Standardmasse gemäß Anhang XII Abschnitt 5 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008

M_{bi} die Masse des Basisfahrzeugs in fahrbereitem Zustand

n die Zahl der Basisfahrzeuge für alle in einem Kalenderjahr zugelassenen Mehrstufenfahrzeuge

Formel 2:

$$B_0 = \frac{\sum_{i=2018}^{2020} A_i n_i}{\sum_{i=2018}^{2020} n_i}$$

Dabei ist

A_i der nach Formel 1 berechnete gewichtete Durchschnitt

n_i die Zahl der Basisfahrzeuge für alle in einem Kalenderjahr zugelassenen Mehrstufenfahrzeuge

Ist die Standardmasse DM_{base} des Basisfahrzeugs niedriger als die Prüfmasse des Fahrzeugs mit niedrigem Wert (TM_L) der Interpolationsfamilie, so wird TM_{ind} durch TM_L ersetzt.

Ist die Standardmasse DM_{base} des Basisfahrzeugs höher als die Prüfmasse des Fahrzeugs mit hohem Wert (TM_H) der Interpolationsfamilie, so wird TM_{ind} durch TM_H ersetzt.

(b) Rollwiderstand des Einzelfahrzeugs

Für die Zwecke des Anhangs XXI Unteranhang 7 Nummer 3.2.3.2.2.2. oder 3.2.4.1.1.2. der Verordnung (EU) 2017/1151 wird der Rollwiderstand des Basisfahrzeugs verwendet.

(c) Fahrzeugfront

Bei unvollständigen Basisfahrzeugen, die zu einer Fahrwiderstandsmatrix-Familie gehören, bestimmt der Hersteller den in Anhang XXI Unteranhang 7 Nummer 3.2.3.2.2.3. der Verordnung (EU) 2017/1151 festgelegten Wert „ A_f “ gemäß einer der folgenden Optionen:

- i) Fahrzeugfront des repräsentativen Fahrzeugs der Fahrwiderstandsmatrix-Familie in m^2 ;
- ii) Mittelwert der Fahrzeugfront des Fahrzeugs mit hohem Wert und des Fahrzeugs mit niedrigem Wert der Interpolationsfamilie in m^2 ;
- iii) Fahrzeugfront des Fahrzeugs mit hohem Wert der Interpolationsfamilie in m^2 , wenn die Interpolationsmethode nicht angewendet wird.

Bei unvollständigen Basisfahrzeugen, die nicht zu einer Fahrwiderstandsmatrix-Familie gehören, wird der Wert der Fahrzeugfront des Fahrzeugs mit hohem Wert der Interpolationsfamilie verwendet.

1b. Repräsentativität des CO₂-Kontrollwerts

Die Kommission prüft ab dem Kalenderjahr 2020 jährlich die Repräsentativität der vom Hersteller des Basisfahrzeugs gemeldeten durchschnittlichen Kontrollwerte für CO₂-Emissionen im Vergleich zu den durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen der vervollständigten Fahrzeuge, die im betreffenden Kalenderjahr zugelassen wurden, und teilt dem Hersteller des Basisfahrzeugs das Ergebnis mit.

Stellt sich bei dieser Prüfung eine Abweichung von 4 % oder mehr zwischen dem Durchschnitt der spezifischen CO₂-Emissionen aller vervollständigten Fahrzeuge und dem Durchschnitt der CO₂-Kontrollemissionen aller zugehörigen Basisfahrzeuge des Herstellers während jedes Jahres in zwei aufeinanderfolgenden Kalenderjahren heraus, so verwendet die Kommission den Durchschnitt der spezifischen CO₂-Emissionen der vervollständigten Fahrzeuge im folgenden Kalenderjahr zur Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen des Herstellers des Basisfahrzeuges oder der Emissionsgemeinschaft im betreffenden Jahr. Bei anhaltenden Abweichungen wird diese Berechnung alle drei Jahre wiederholt.

1c. Datenübermittlung durch den Hersteller des Basisfahrzeugs

Die Hersteller von Basisfahrzeugen melden der Kommission bis zum 28. Februar eines jeden Jahres für jedes unvollständige oder vervollständigte Basisfahrzeug, das einer Mehrstufen-Typgenehmigung unterzogen und von ihnen im vorangegangenen Jahr in der Union verkauft wurde, folgende Angaben:

- (a) Fahrzeug-Identifizierungsnummer;
- (b) Kennung der Interpolationsfamilie;
- (c) die spezifischen CO₂-Emissionen des Basisfahrzeugs;
- (d) Fahrzeugfront (mit Angabe der anwendbaren Option);
- (e) Rollwiderstand des Basisfahrzeugs;
- (f) Kontrollmasse;
- (g) Masse des Basisfahrzeugs in fahrbereitem Zustand;
- (h) für die Beladung des Fahrzeugs repräsentative Masse gemäß Nummer 1a.1 des Anhangs.

- (c) Nummer 2 erhält folgende Fassung:

„Die Angaben gemäß Nummer 1 sind der Übereinstimmungsbescheinigung zu entnehmen oder entsprechen der Übereinstimmungsbescheinigung, die der Hersteller des betreffenden leichten Nutzfahrzeugs ausgestellt hat. Die anderen Angaben werden den Typgenehmigungsunterlagen oder den Informationen entnommen, die vom Hersteller des Basisfahrzeugs gemäß Nummer 1c gemeldet wurden. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um eine ausreichende Genauigkeit des Überwachungsverfahrens sicherzustellen. Sind in der Übereinstimmungsbescheinigung für ein leichtes Nutzfahrzeug sowohl eine Mindest- als auch eine Höchstmasse angegeben, so verwenden die Mitgliedstaaten für die Zwecke dieser Verordnung nur die Höchstmasse. Bei Fahrzeugen mit Zweistoffbetrieb (Benzin/Gas), in deren Übereinstimmungsbescheinigungen spezifische CO₂-Emissionen für beide Kraftstofftypen angegeben sind, verwenden die Mitgliedstaaten nur den für Gas gemessenen Wert.“